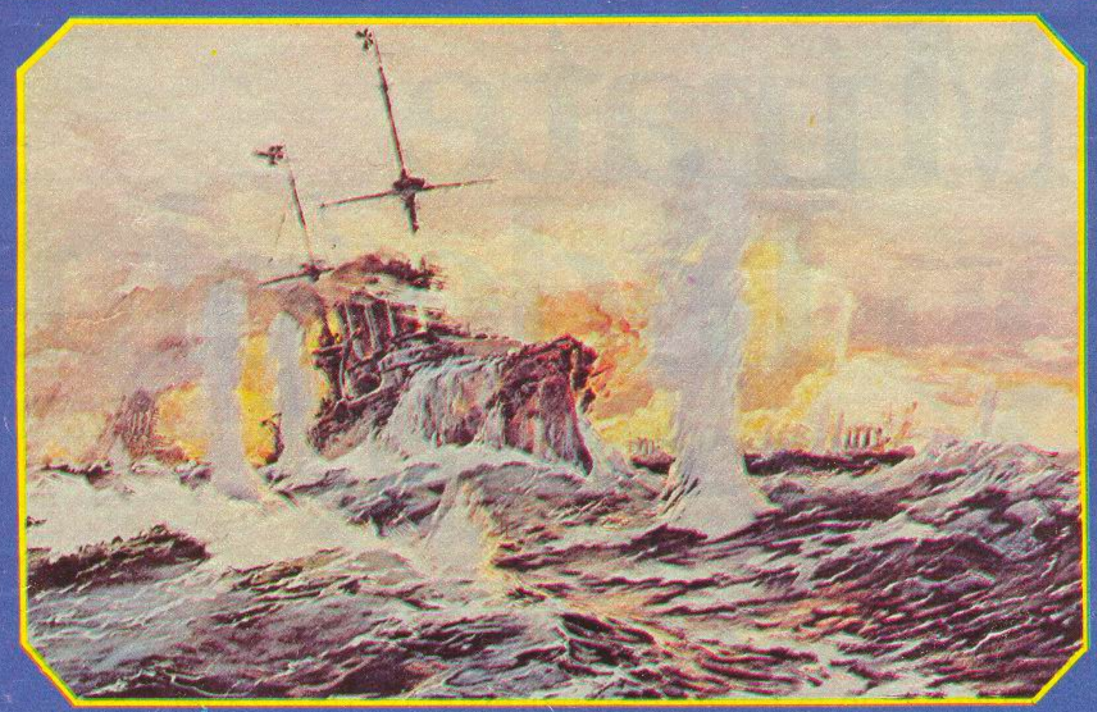
LA VANGUARDIA

1914-18 ✱ 1939-45

# GRANDES BATALLAS



# NAVALES

Por Giorgio Giorgerini

Fascículo 1

# *Prólogo*

*Batallas navales: es decir, guerras, dramas, destrucciones, sacrificios de vidas y de riquezas en el gran escenario de los mares. Las batallas navales constituyen un argumento repetido con frecuencia; es evidente que tienen un encanto, un atractivo que otros acontecimientos humanos no tienen. Más o menos, en cada evocación, los hechos de armas son siempre los mismos aun cuando los autores traten, con capacidad y talento, de introducir aspectos nuevos, de dar mayor relieve, ya sea al lado humano, ya sea al aspecto técnico y operativo de los enfrentamientos. Y, sin embargo, estas batallas parecen asumir en todo momento algo nuevo y estimulante cada vez que se las recuerda. Ello depende del ancestral atractivo que el mar siempre ha ejercido sobre el hombre: «¡Explórame, navégame, afróntame en las tempestades y en las bonanzas, desafía el misterio de mis abismos, pero nunca lograrás dominarme; yo, el Mar, seré siempre el más fuerte!» El hombre siempre ha sentido la llamada del mar, entendido también como anfiteatro de lucha frente a sus semejantes. Se ha combatido y se combate en el mar, pero guerrear en él es un hecho distinto a lo que sucede en tierra; son dos mundos diversos, en donde espacio y tiempo tienen relaciones e importancia distintas, diferentes en hábitos, usos, costumbres, en el mismo lenguaje, en el comportamiento, en la humanidad. La guerra en el mar está hecha* **también** *de batallas, pero esencialmente es un acto de gran estrategia y de resultados estratégicos que rebasan el significado del episodio táctico aislado. Esta es la razón por la que el resultado de una batalla, considerado en sí mismo, no tenga mucho significado, como tampoco lo tiene su descripción aislada. Un hecho de armas en el mar ha de ser encuadrado en la totalidad de la guerra naval que coincide con el diseño de la gran estrategia que decide la suerte de un conflicto.*

*Este trabajo, al recordar batallas y operaciones navales conocidas y menos conocidas, pretende evitar, dentro de los límites de lo posible, la simple crónica del episodio táctico en sí mismo, y en cambio lo encuadra en el contexto más amplio de la conducta de las operaciones navales precedentes y posteriores, es decir, en un escenario estratégico más completo y exhaustivo que, esperamos, estimule el interés del lector y ofrezca una idea apropiada de lo que ha significado la guerra marítima en la era contemporánea, como elemento resolutivo del juego bélico y político de las naciones. Puesto que el pasado siempre tiene algo que enseñar al presente, en especial cuando se trata de acontecimientos que tienen como escenario el gran elemento inmutable y magistral que es el mar, es fácil comprobar a través de las páginas que siguen que, tanto ayer como hoy y hoy como ayer, el poder en el mar, o sea el papel político y de potencial militar de las Marinas de guerra, la vitalidad de los tráficos marítimos la importancia de las flotas mercantes y la exigencia de su seguridad, la conciencia del público de que la propia existencia depende de todo esto, es determinante en el desarrollo de las relaciones, con frecuencia críticas, entre países a menudo enfrentados por disparidad de intereses políticos, económicos y estratégicos.*

*Es ésta una de las razones por la que este trabajo, como casi todos los que he publicado, pretende contribuir a llamar la atención del público y hacer que reflexione acerca de la importancia fundamental y resolutiva que el mar y el poder marítimo siempre han tenido y tienen sobre los acontecimientos y el destino de las gentes.*

Texto e ilustraciones sacadas del volumen
**«Grandi battaglie navali»**. C. 1981. Gruppo Editoriale Fabbri, Milano.

LA VANGUARDIA — Director: Horacio Sáenz Guerrero — Edita: T.I.S.A. — Depósito legal: B-6.389 1956

# LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

La carrera por el poder que desde hacía varias décadas dominaba el escenario político europeo, y que se reflejaba también en las zonas más alejadas del globo en donde los intereses coloniales y estratégico - económicos se entrecruzaban, desembocó en un estado de crisis gradual que ineluctablemente se resolvió en un conflicto de proporciones y alcance nunca vistos. A las diferencias de poder se unía, a causa de la evolución de los tiempos y las ideas, la efervescencia de las nacionalidades. Deseosas de un justo reconocimiento y anhelantes de la independencia que habría de representar el fin de los imperios supranacionales y de la geografía política nacidos en las mesas del Congreso de Viena de 1815, dichas nacionalidades contribuyeron también a poner término con la palabra guerra a aquel largo periodo de paz, a aquella Belle Epoque, tan brillante como socialmente injusta y precaria, a la que la vieja Europa parecía haberse acostumbrado. Los aspectos navales de la crisis ocupaban desde siempre el primer lugar: la misma expansión colonial, estratégica y económica había tenido en el poder marítimo y en el desarrollo de las flotas militares y mercantes sus principales «instrumentos». En especial, la promoción de una grande y ambiciosa política marítima por parte de Alemania amenazaba con poner en tela de juicio el sistema estratégico - económico de Gran Bretaña, basado en la estructura tripolar «control del tráfico - Flota mercante - Marina de guerra», que convertía al Reino Unido en la primera potencia marítima y económica del mundo. Alemania ponía decididamente la mira en ser la sustituta de aquella tripolaridad británica de poder.

Importantes y serios acontecimientos políticos y militares, acaecidos entre finales del siglo XIX y los primeros doce años del siglo XX, dieron vida a un proceso irreversible que habría de provocar el conflicto que, iniciado en agosto de 1914, concluyó en noviembre de 1918, y que dio lugar a la primera guerra de implicación mundial.

Las operaciones navales de la Primera Guerra Mundial fueron de un alcance y complejidad sin precedentes: desde el Mar del Norte hasta el Pacífico, desde el Báltico hasta el Atlántico, desde el Mediterráneo hasta el océano Índico y desde los grandes lagos africanos hasta el Mar Negro. Las principales potencias navales se enfrentaron sin excepción, alineadas, por una parte, Gran Bretaña, Francia, Italia, Rusia, Japón y después los Estados Unidos; y, por otra, Alemania y Austria-Hungría.

Si a primera vista la superioridad de la primera alineación parecía estar fuera de toda discusión, la realidad en el mar indujo en más de una ocasión a considerar que el instrumento naval puesto a punto por Alemania podría causar la crisis del poder de las naciones aliadas, gracias además, y sobre todo, a la utilización de los modernos medios de la guerra naval y de las nuevas doctrinas de las operaciones bélicas en el mar.

Además, la flota germana, aunque inferior numéricamente en un 40% a la británica, presentaba la ventaja de ser más joven y, por consiguiente, más homogénea. La flota preparada para presentar batalla representaba una grave amenaza ya que podía permanecer concentrada en el Mar del Norte, mientras que en el plano técnico los germanos superaban a los británicos en el campo de los telémetros, los torpedos, las minas y los sumergibles. A su vez, las piezas de artillería Krupp eran óptimas y se hallaban confiadas a un personal especializado cuyo adiestramiento superaba los niveles británicos en cuanto a precisión y celeridad de tiro. La guerra naval 1914-18 presenció la primera utilización de sumergibles y aviones. Los segundos dieron una idea de lo que, en el futuro, podría ser su potencial ofensivo contra objetivos navales, en especial siempre que pudiera ser una realidad su presencia en la composición misma de las escuadras navales, embarcados en naves expresamente construidas y equipadas para su transporte y para servirles de apoyo en sus acciones en el mar. Los primeros tuvieron una influencia inmediata muy distinta, ya que se revelaron, más que como un arma táctica, como un verdadero sistema de ofensiva estratégica cuando fueron utilizados contra el tráfico y las líneas de comunicación marítimas.

Pareció que el empleo masivo de sumergibles, en este caso los U-Boote germanos, podría decidir el rumbo de la guerra en un sentido determinado. A partir de ese momento, el sumergible ocupó uno de los primeros lugares en las preocupaciones y planificaciones de los estados mayores de todo el mundo. Tal como escribió el almirante alemán Scheer: «La posesión de una adecuada flota submarina permitirá a una nación relativamente débil el realizar la propia política marítima sin que deba preocuparse de flotas no sumergibles». Al factor submarino se añadió el aeronáutico, lo que determinó una renovación completa del pensamiento militar marítimo. De estos nuevos factores se derivaron las oportunas reacciones que mutaron las características de armas, buques, flotas, utilización, esquemas tácticos y planificaciones estratégicas. Se fue abriendo paso cada vez más el concepto fundamental, si bien bastante olvidado hasta el conflicto sucesivo, de que el máximo resultado estratégico debía ser el de una ventaja global, de alcance mucho mayor que el del desafío y el encuentro, a menudo estéril y con fin en sí mismo, entre dos escuadras que presentasen batalla, a las que incluso podía ser ajena una finalidad racional lógico - estratégica en el ámbito total del conflicto. Con otras palabras, de poco servía contemplar quién disparaba y maniobraba mejor y quién hundía más naves enemigas, si todo ello no apuntaba a un objetivo exacto e influyente sobre la evolución general del conflicto.

La guerra naval de 1914-18 tuvo como principal teatro de operaciones el Mar del Norte, en donde la confrontación entre las dos grandes armadas contrapuestas de Gran Bretaña y Alemania hizo que midieran sus fuerzas desde el principio en los encuentros de Helgoland y Dogger Bank para llegar más tarde a la gran batalla de Jutlandia o del Skagerrak, tal como prefieren llamarla los alemanes. El resultado táctico de esta última fue un éxito indudable de la Flota de Alta Mar germana, si bien el éxito estratégico también sonrió sin lugar a dudas a la Marina británica. En el plano estratégico, las operaciones oceánicas llevadas a cabo por los cruceros y los corsarios germanos, al margen de los resultados obtenidos en las diferentes misiones, fueron de gran relieve debido a la movilización y desplazamientos por zonas periféricas que obligaron a realizar a las fuerzas navales británicas, a las que distrajeron de áreas bélicamente más importantes y a las que hicieron correr el riesgo, no sólo de los combates, sino también del que suponía la asechanza de la ofensiva de los sumergibles apostados a lo largo de numerosas rutas oceánicas, en especial atlánticas.

La guerra submarina en el Atlántico y en los mares europeos, sobre todo en el Mediterráneo, efectuada con gran determinación y pericia por la Marina germana, probablemente fuera el aspecto principal de las operaciones navales del 1914-18. En los otros teatros de operaciones bélicas, faltaron los grandes hechos de armas navales paragonables a los del Mar de Norte, el Dogger Bank y Jutlandia, o en el Atlántico, Coronel y Falkland, si bien esto dependió esencialmente de las características del tipo de guerra que necesariamente se llevó a cabo en los mismos: de apoyo a las operaciones terrestres en el Báltico y en el Mar Negro, de asechanza en el Adriático, de ataque submarino al tráfico y a la armada y de defensa antisubmarina en el Mediterráneo.

Cuando la guerra terminó, muchas de las causas del conflicto habían quedado aún sin resolver y, sobre todo, se les habían añadido otras nuevas, de suerte que, en el transcurso de veinte años habrían de provocar la segunda y más dramática guerra mundial, prosecución natural de la precedente y que tan sólo había sido interrumpida en 1918.

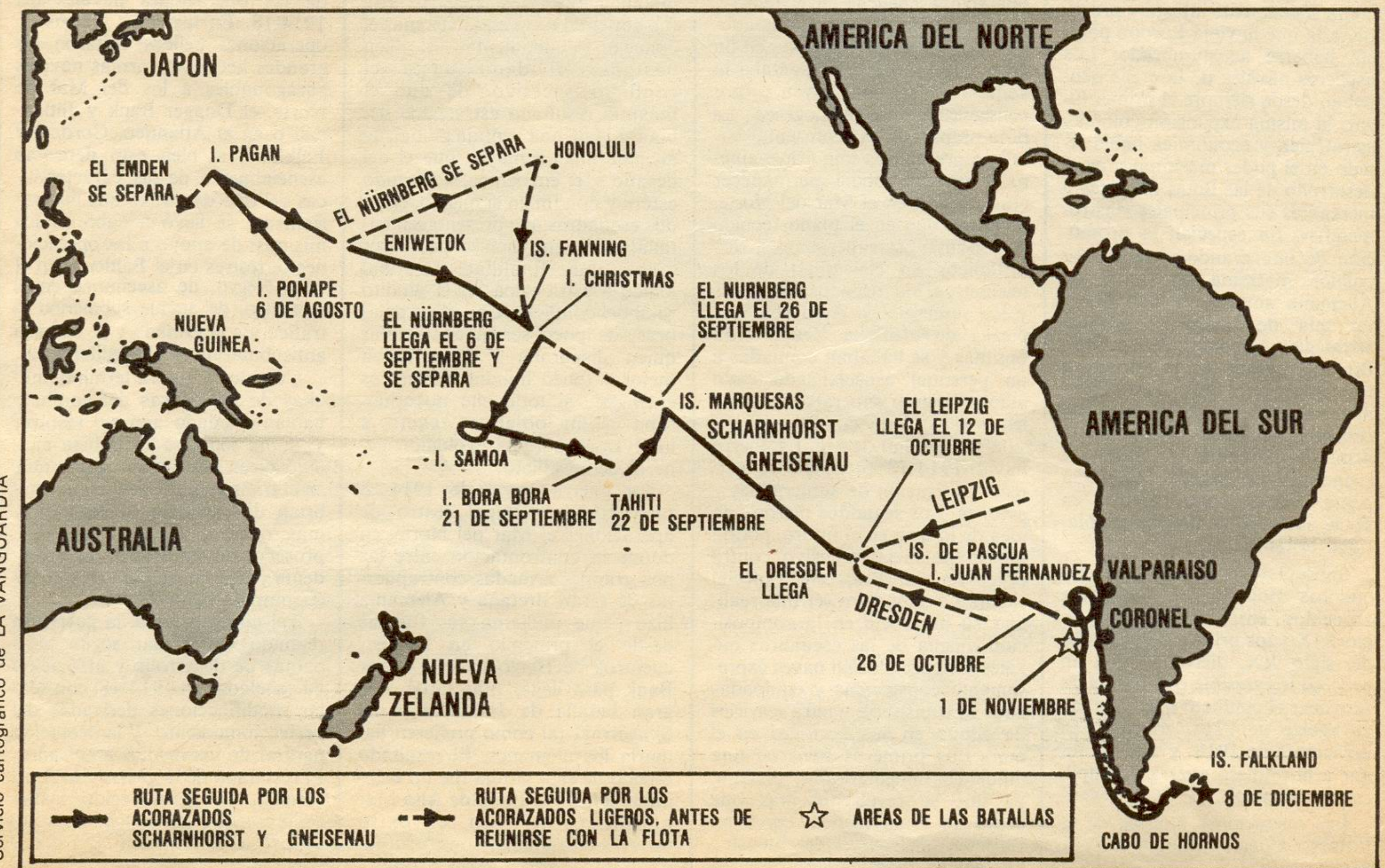
Tal como se verá, la guerra se reanudó en el mar según unas pautas de desarrollo y utilización ya señaladas en 1914-18, con sólo las modificaciones derivadas del perfeccionamiento y la evolución natural de los medios empleados. El resultado de la guerra naval, en esencia, ha permanecido inalterado con respecto a los siglos pasados: es el ejercicio del poder marítimo el que define la potencia.

# Coronel y Falkland

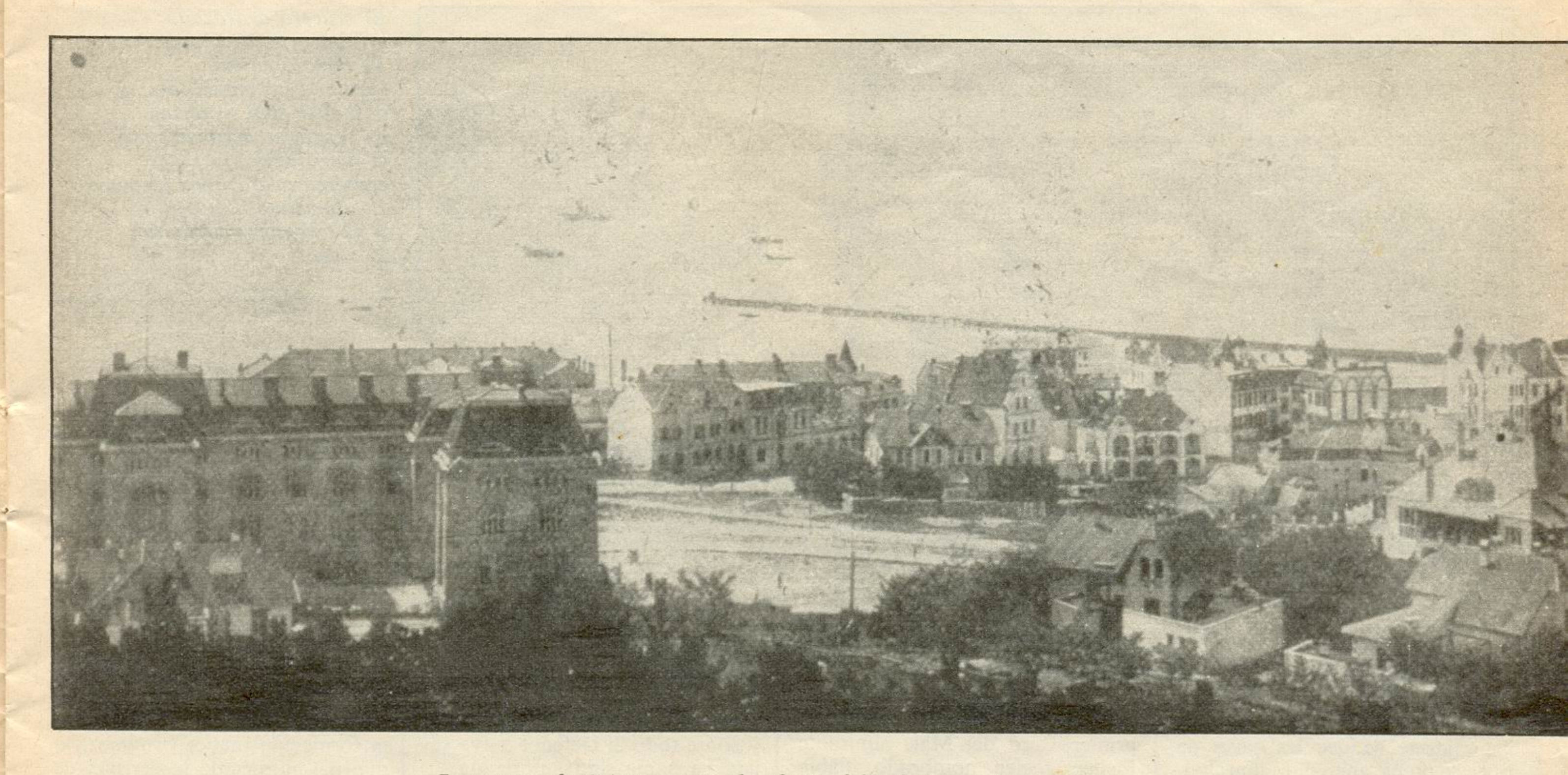
## La División del Extremo Oriente y von Spee

El 17 de julio de 1914, procedentes de Tsingtau, la base naval alemana en China, y después de haber tocado el atolón de Truk, los cruceros acorazados **Scharnhorst** y **Gneisenau**, de la división naval germana destacada en Extremo Oriente, echaron anclas en las aguas de la isla de Ponape, antigua posesión española que desde hacía poco tiempo estaba bajo el control de Alemania. La división estaba al mando del vicealmirante Maximilian Johannes von Spee, quien la había conducido a un elevado grado de adiestramiento y eficiencia bélica. Mientras los buques se encontraban en Ponape, empezaron a llegar noticias cada vez peores acerca de la situación política europea, hasta que, en la tarde del domingo 2 de agosto de 1914, llegó un mensaje en el que se comunicaba que Alemania había movilizado sus fuerzas contra Francia y Rusia y, sucesivamente, contra Gran Bretaña. Von Spee comprendió que ya no podría contar con Tsingtau, puerto base de sus naves y en donde, en caso de volver, habría sido bloqueado inmediatamente por las naves británicas y las de sus aliados, incluidos los japoneses. La perspectiva más válida que se le presentaba a von Spee era la de acechar las rutas comerciales entre la América meridional y el Extremo Oriente, ya que podía contar con el factor sorpresa pues nadie conocía su posición real: de este modo, podría influir sobre el conflicto europeo, aún de forma indirecta, al atraer hacia sí consistentes fuerzas adversarias. A esta oportunidad que se le presentaba, se oponían dos claras limitaciones: la necesidad de asegurar el imprescindible abastecimiento de carbón y el peligro, dado ya por descontado, de que el Japón, recuperado en esos momentos de la depresión económica que le produjo la guerra contra Rusia de la década anterior, hiciese su aparición en el campo de batalla al lado de Gran Bretaña, Francia y Rusia. El problema del aprovisionamiento de carbón no podía resolverse con la sola presencia del buque carbonero **Titania** de 2.000 toneladas, que había acompañado a los dos cruceros acorazados hasta Ponape; y así, el almirante, a quien el 6 de agosto se le había unido el crucero **Nürnberg**, puso rumbo hacia la isla de Pagan, en el archipiélago de las Marianas, tras haber ordenado telegráficamente que se le uniesen todos los buques mercantes alemanes en navegación por la zona. La salida de Ponape, desde donde prácticamente se inició la singladura bélica de la División del Extremo Oriente, que desde el Pacífico habría debido conducirla hasta el Atlántico y hacia la patria sembrando la destrucción y el desorden en las líneas de comunicación marítimas aliadas, fue recordada del siguiente modo por el capitán de fragata Hans Pochammer, embarcado en el **Gneisenau**: «El miércoles 6 de agosto fue el último día que pasamos en el puerto. Al alba, apareció ante la bocana el **Nürnberg**. Las noticias que había recibido en Honolulu le indujeron a venir de inmediato a Ponape, en lugar de continuar la ruta hacia Samoa, en donde debía encontrarnos según lo programado. Mientras tanto, los preparativos de guerra proseguían de suerte que pudiesen estar listos en el mismo día. El almirante de la escuadra no quiso esperar más y ordenó que las naves zarpasen antes de que llegase la oscuridad... Los cruceros acorazados estuvieron muy ocupados antes de poder abandonar el puerto. Fue sellado un gran paquete postal que contenía cartas para nuestros allegados con saludos de despedida y nuestros últimos deseos... Por la tarde, el almirante y sus dos hijos bajaron a tierra para ir a confesarse con el arzobispo. Muchas personas vinieron desde la pequeña colonia para expresarnos sus buenos deseos antes de la partida. El **Titania**, que tenía que acompañarnos, fue el primer buque en zarpar y lo hizo a las 16.00 horas: esta nave se había convertido ya en un barco de guerra, había arriado su bandera comercial de popa para poner la de guerra, y había izado en el árbol de popa el gallardete de los buques de guerra. El **Scharnhorst** y el **Gneisenau** le siguieron a las 17.00 horas en disposición de guerra. Era una espléndida tarde tropical; de nuevo fuimos espectadores de la belleza pura de esta franja de tierra alemana. Nuestra marcha no fue triste, porque no dejábamos allí personas queridas. Ningún hijo podía estrechar la mano del padre en aquella tierra lejana, ni era otorgada mirada alguna de madre: no nos entristecía el ánimo el momento terrible de la separación de la propia madre... Afuera nos acogieron las grandes olas y después cayó la noche. El servicio nocturno de guerra recla-

*Mapa del viaje y de las batallas sostenidas por el vicealmirante von Spee desde el 6 de agosto hasta el 8 de diciembre de 1914.*




Servicio cartográfico de LA VANGUARDIA



*Panorama de Tsingtau con el palacio del gobierno a la izquierda. En 1914 era la principal posesión alemana en China y base de las fuerzas navales destacadas en Asia. De esta base zarpó la escuadra del almirante von Spee.*

maba sus derechos y alejaba cualquier sentimentalismo. **Cubrir el fuego a babor, llamada de la guardia de estribor sobre la cubierta de batería... éstas eran las órdenes que resonaban en el buque. Fueron armadas las piezas de artillería y los reflectores, las luces debían de estar ocultas y muchos ojos espiaban en la oscuridad... Nuestra situación era muy seria, sin víveres garantizados, y nosotros mismos tendríamos que procurarnos todo lo necesario y sobre todo el carbón. Habíamos dejado Ponapé con las estibas llenas pero, aún navegando a marcha económica, no se podían hacer más de 4.000 millas... En cuanto al carbón disponible, al principio sólo teníamos 2.000 toneladas: la carga del Titania. Antes de que el almirante pudiese decidir el modo en que se debería atacar al enemigo, él tenía que saber con qué otro abastecimiento de combustible y otras provisiones podía contar, necesarios para la supervivencia y el desarrollo de la misión. Por esto, en un primer momento dirigió la división hacia el oeste, en dirección a la costa del Extremo Oriente, desde donde podríamos recibir suficientes aprovisionamientos.»**

En Pagan, se le unieron a Spee el crucero **Emden**, que había capturado al mercante ruso **Rjasan**, 8 buques y el crucero auxiliar **Prinz Eitel Friedrich**. El 13 de agosto, dos días después de la llegada a Pagan, se celebró un consejo de guerra a bordo del **Scharnhorst**, nave almirante de Spee, en el transcurso del cual se estableció un plan operativo que excluía las operaciones corsarias en el Extremo Oriente, al objeto de no tener que enfrentarse con las allí presentes fuerzas superiores adversarias. Descartada la hipótesis de una incursión hacia el oeste, ya que el día anterior había llegado la noticia de que el Japón había entrado en la guerra, se discutió el plan de poner rumbo, a través del Pacífico, hacia las costas de América en donde numerosos agentes germanos, desde San Francisco hasta el estrecho de Magallanes, podrían organizar aprovisionamientos y auxilios. Todos los oficiales superiores estuvieron de acuerdo con el plan del almirante, excepto von Müller, comandante del **Emden**, que solicitó el poder actuar libremente por el océano Indico. Spee dio su consentimiento —el **Emden** pagaría con creces su confianza al realizar empresas corsarias extraordinarias antes de ser hundido.

Así, pues, Spee puso rumbo hacia el sur-este, hacia las costas de la América meridional. El 6 de septiembre, el **Nürnberg**, que había sido enviado hacia Honolulu y que había cortado el cable telegráfico submarino que unía Australia con Canadá, se reunió con la división. Una vez que se hubieron abastecido de carbón, el **Scharnhorst** y el **Gneisenau** bombardearon Papeete el 26 de septiembre, en la isla de Tahiti, en donde hundieron el cañonero francés **Zélée** de 680 toneladas y redujeron al silencio las baterías costeras. Los cruceros acorazados llegaron a la isla de Pascua y allí se les unieron los cruceros ligeros **Leipzig**, que había escapado del acoso británico a lo largo de la costa mejicana, y **Dresden.** Reforzada así su formación, Spee partió de la isla de Pascua el 19 de octubre y, tras haber tocado Mas a Fuera, en las islas Juan Fernández, llegó el 30 del mismo mes ante las costas chilenas, no muy lejos de Valparaíso. La división se puso al abrigo en la costa, en donde pudo abastecerse de carbón de los barcos que la aguardaban en aquellas aguas. A von Spee le esperaba la noticia de los movimientos navales británicos con miras a interceptarle y obligarle a dar batalla. El almirante estaba sereno y, aunque consciente de un destino fatal, también sabía que podría alcanzar la victoria antes de desaparecer.

## La batalla de Coronel

A pesar de que ignorase cuáles eran los objetivos exactos de las naves alemanas de von Spee, el Almirantazgo británico había dispuesto una serie de medidas de seguridad entre las que una parte nada despreciable atañía a la división del contraalmirante sir Christopher Cradock, que alineaba los dos viejos cruceros acorazados **Godd Hope y Monmouth,** el crucero ligero **Glasgow** y el crucero auxiliar **Otranto**, este último de un valor bélico ínfimo.

En realidad se trataba de muy poca cosa para hacer frente a los mejores «cañoneros», tal como eran considerados el **Scharnhorst** y el **Gneisenau** de la marina germana, teniendo presente también que a Cradock le había sido enviado como refuerzo el viejo acorazado **Canopus** que, a pesar de estar armado con piezas de 305 mm., no tenía velocidad suficiente para ser utilizado junto a los cruceros.

Se le confió a Cradock, que había dispuesto como base las islas Falkland, la misión de buscar y destruir el grupo naval de Spee y, mientras tanto, proteger el tráfico británico en aguas chilenas.

Cradock, que se había dado cuenta de la debilidad de su situación de fuerza y de la inseguridad del objetivo, requirió del Almirantazgo el envío del crucero acorazado **Defence**, que formaba parte de la escuadra destinada a la defensa de la zona del Río de la Plata, destacada en el Atlántico meridional. Pero el tiempo apremiaba, sobre todo después de la noticia de la presencia de las naves germanas en aguas chilenas.

El acorazado **Canopus** llegó a las Falkland el 22 de octubre, pero tuvo que ser reparado sin tardanza por avería en las máquinas. Por consiguiente, Cradock decidió zarpar con sólo el **Good Jope** a fin de reunirse con el **Monmouth** y el **Glasgow**, que ya habían salido hacia Valparaíso. El **Canopus**, una vez finalizadas las reparaciones, debería doblar el Cabo de Hornos y reunirse después con las otras unidades al otro lado del Estrecho de Magallanes. Entre tanto, el 27 de octubre, el Almirantazgo había manifestado su negativa a emplear el **Defence** en el Pacífico. La tarde del 29 de octubre, el **Glasgow**, que se hallaba en el puerto de Coronel, interceptó numerosos mensa-



*El crucero acorazado británico HMS* Good Hope. *Se hundió en la batalla de Coronel, después de haber sido alcanzado en repetidas ocasiones por el fuego de los cruceros acorazados alemanes. El almirante Cradock y 920 hombres perdieron la vida.*

jes radiotelegráficos alemanes, señal evidente de que las naves de Spee se preparaban para marchar. Cradock fue avisado enseguida y decidió dirigirse rumbo al norte con el **Good Hope** y el **Monmouth**, hacia un enfrentamiento que habría de serle fatal, ignorando —la orden telegráfica no le llegó a tiempo— que el nuevo primer Lord del Mar, almirante Fisher, recién nombrado, había cambiado los planes de intervención y había dispuesto que sólo el **Glasgow**, en misión de exploración, se dirigiese hacia las naves enemigas, mientras que Cradock, antes de efectuar movimiento alguno, debería esperar al **Canopus** y sobre todo al **Defence**, cuya salida ya había sido autorizada.

¡Todo demasiado tarde!

Al alba del 1 de noviembre de 1914 el almirante von **Spee** fue informado por un buque alemán de que, la tarde anterior, en Coronel se había observado que el crucero británico **Glasgow** se aprestaba a levar anclas. Así, pues, el enemigo estaba próximo y de nuevo había que hacerse a la mar. Mientras las demás unidades guardaban absoluto silencio con sus radios, al **Leipzig** le fue encomendada la tarea de emitir continuas e intensas señales radiotelegráficas, con la esperanza de que el enemigo pensase que sólo se había hecho a la mar un barco germano. Esto habría influido en la formación táctica británica, lo que permitiría que la división de Spee efectuase una acción por sorpresa en caso de enfrentamiento. Por otra parte, Spee no tenía intención alguna de entrar en combate en el caso de que los británicos alineasen al acorazado

*La Grand Fleet, orgullo de la Marina británica, alineada en la rada de Spithead. Espoleada en el Mar del Norte por la flota alemana, tuvo que destacar importantes unidades para hacer frente a von Spee.*

Canopus que, por muy antiguo que fuese, resultaba un bocado indigesto para sus cruceros acorazados.

Las comunicaciones del **Leipzig** fueron interceptadas y Cradock estaba casi seguro de que tenía que vérselas con una sola unidad. Así, una vez que el **Glasgow** se les hubo unido en las primeras horas de la tarde, dispuso las propias naves para una operación de rastreo. Mientras tanto, los cruceros alemanes que se encontraban más cercanos a tierra habían adoptado la siguiente formación: el **Scharnhorst** y el **Gneisenau** en línea de fila, y el **Leipzig** y el **Dresden** a estribor de las naves mayores, aunque bastante a popa. Sólo faltaba el **Nürnberg**, que había ido en persecución de un pequeño mercante, avistado poco después de haber levado anclas del fondeadero.

El **Glasgow** detectó las naves enemigas a las 16.26; descubrió el humo de proa a estribor y lanzó la señal: «Avistados cruceros enemigos en ruta entre el sureste y el sur». Cradock, ante la imposibilidad de que el **Canopus** llegase a tiempo, decidió presentar batalla con sólo los cruceros, al objeto de impedir un posible alejamiento de Spee. Las unidades británicas aumentaron la velocidad y adoptaron un rumbo de conversión hacia la línea enemiga. Una vez descubierta la formación británica, también la división germana, que navegaba a una velocidad de 14 nudos, aumentó en seguida su marcha, al tiempo que Spee ordenaba a los cruceros ligeros, rezagados a popa, que se acercasen a las naves principales.

La situación táctica se demostró muy pronto desfavorable para los británicos, quienes, además de contar con una formación menos poderosa, tenían el obstáculo del **Otranto** y del sol poniente a sus espaldas. Cradock intuyó, pues, la oportunidad de intervenir antes de que el sol se pusiese y, a las 17.47, hizo que sus naves se colocaran en formación y se dirigió hacia el enemigo. Sin embargo, cuando se dio cuenta que no era posible adoptar una posición más favorable, debido también a la menor velocidad de sus barcos, ordenó acercarse paralelamente a los alemanes y mantener así un rumbo ligeramente convergente. Se delineó de este modo una situación táctica con las dos escuadras que se movían en rutas convergentes, pero con el sol que declinaba por detrás de la línea británica. Spee no podía desear nada mejor. En efecto, sus naves, en el momento de abrir fuego, se confundían con la costa chilena y la bruma del atardecer, al tiempo que las británicas se perfilaban de forma neta contra el horizonte iluminado por la puesta del sol. Además, el mar estaba encrespado por un fuerte viento de tierra que soplaba con fuerza 6



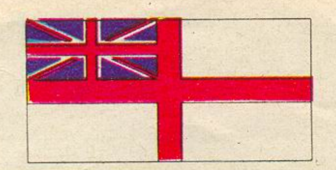

*Medalla conmemorativa de las batallas de Coronel y las Falkland: von Spee y sus dos hijos, Heinrich y Otto. El almirante cayó en el* Scharnhorst, *Heinrich en el* Gneisenau *y Otto a bordo del* Nürnberg.

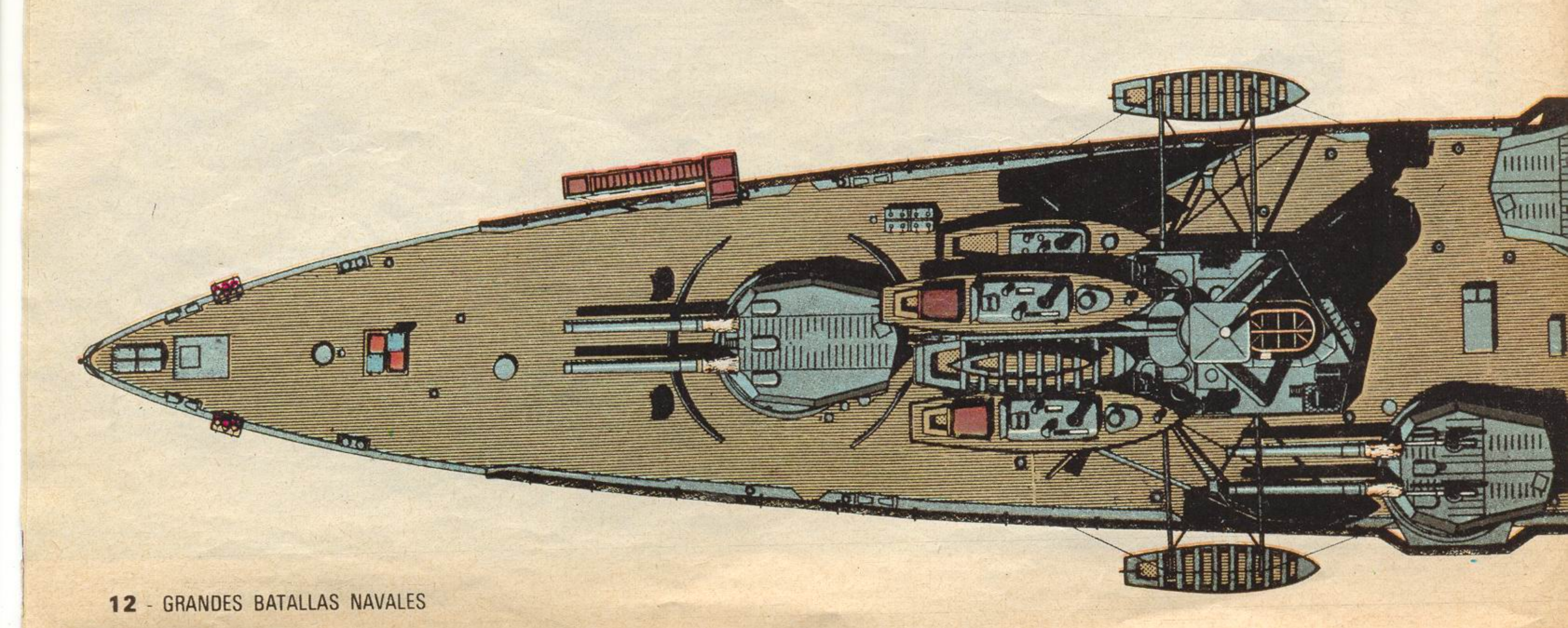
*El* Scharnhorst *escorado sobre un costado: después de permanecer durante unos instantes en esta posición con las hélices en movimiento, desapareció entre las olas hundiéndose de proa. Al fondo, el* Gneisenau *vive sus últimos momentos asediado por los disparos británicos un poco antes de escorarse y desaparecer entre las olas. Los auxilios tardaron en llegar y, sólo después de la batalla (foto inferior), los náufragos alemanes fueron recogidos por el HMS* Inflexible. *Sólo hubo 190 supervivientes. (Londres, Imperial War Museum)*

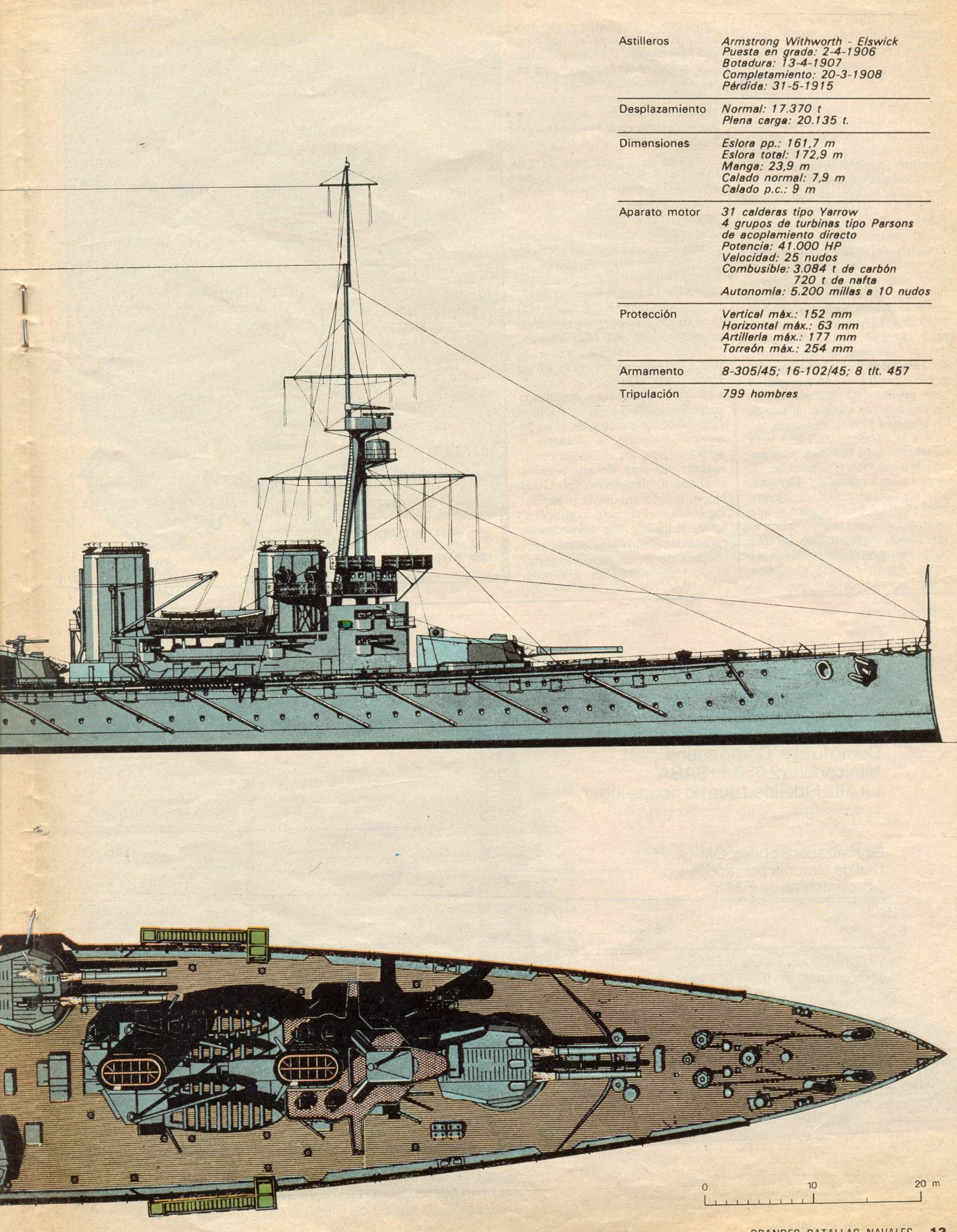


**INVENCIBLE** (1914) Marina británica. Crucero de guerra.

Pertenecían a la misma clase las unidades *Inflexible* e *Indomable*



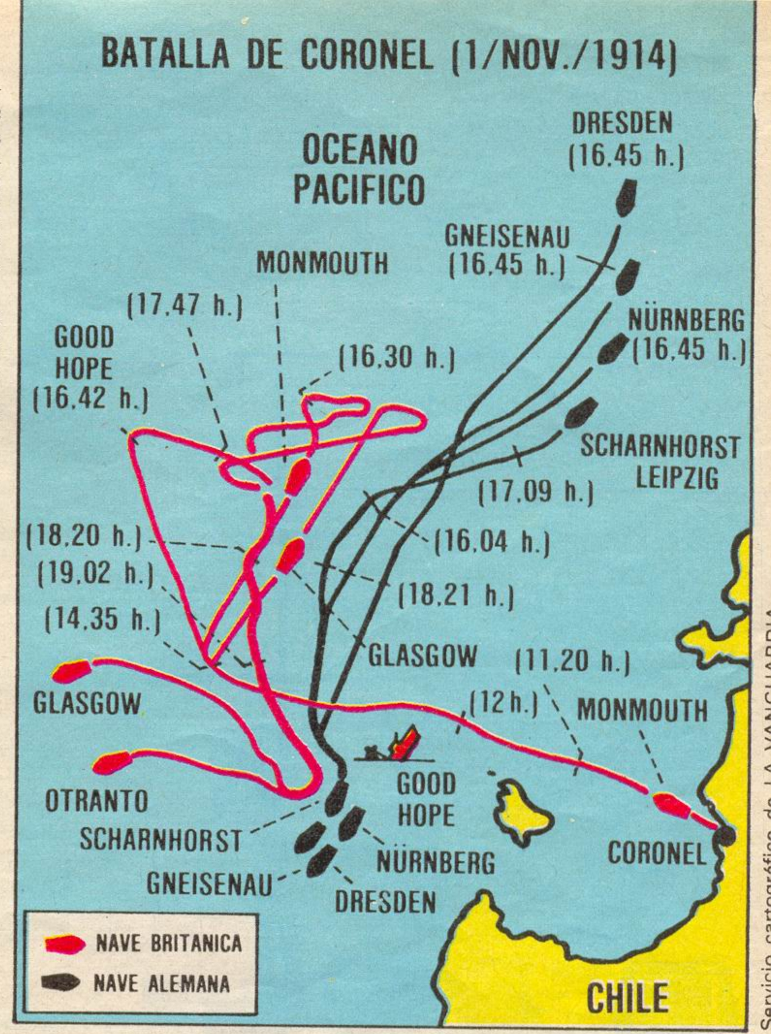


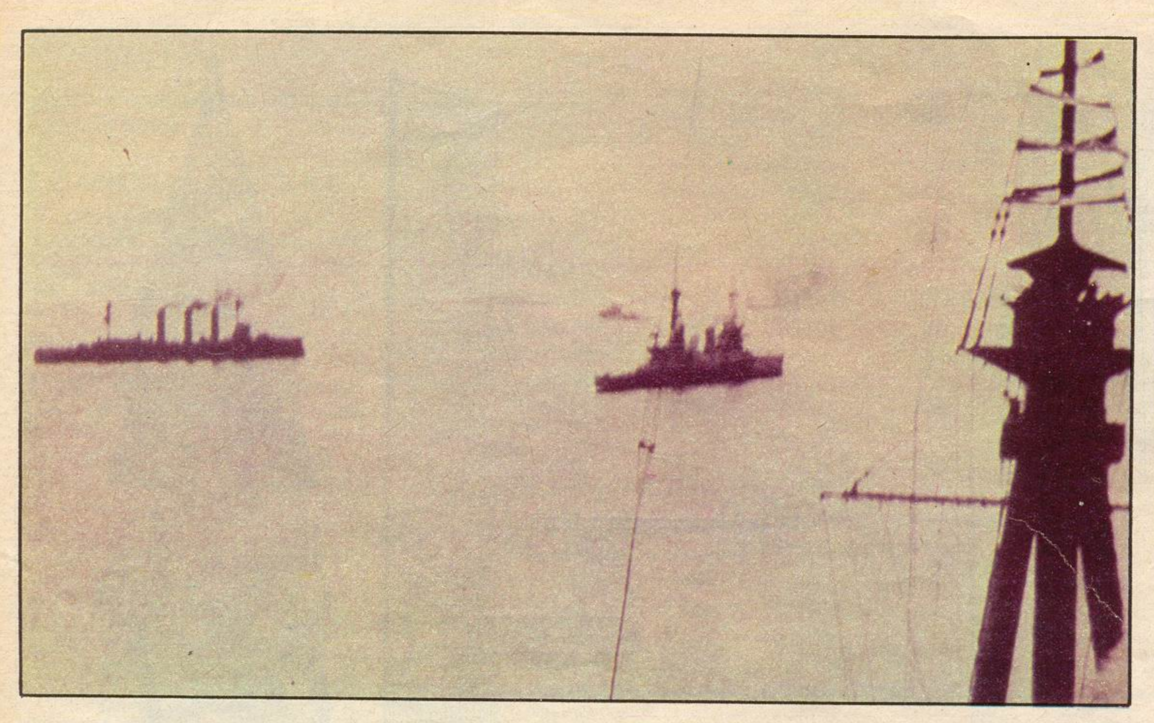



| | |
|---|---|
| Astilleros | *Armstrong Withworth - Elswick*<br>*Puesta en grada: 2-4-1906*<br>*Botadura: 13-4-1907*<br>*Completamiento: 20-3-1908*<br>*Pérdida: 31-5-1915* |
| Desplazamiento | *Normal: 17.370 t*<br>*Plena carga: 20.135 t.* |
| Dimensiones | *Eslora pp.: 161,7 m*<br>*Eslora total: 172,9 m*<br>*Manga: 23,9 m*<br>*Calado normal: 7,9 m*<br>*Calado p.c.: 9 m* |
| Aparato motor | *31 calderas tipo Yarrow*<br>*4 grupos de turbinas tipo Parsons de acoplamiento directo*<br>*Potencia: 41.000 HP*<br>*Velocidad: 25 nudos*<br>*Combusible: 3.084 t de carbón*<br>*720 t de nafta*<br>*Autonomía: 5.200 millas a 10 nudos* |
| Protección | *Vertical máx.: 152 mm*<br>*Horizontal máx.: 63 mm*<br>*Artillería máx.: 177 mm*<br>*Torreón máx.: 254 mm* |
| Armamento | *8-305/45; 16-102/45; 8 tlt. 457* |
| Tripulación | *799 hombres* |

y rompia contra la borda comprometida de las naves de Cradock, lo que impedia la maniobra de la artilleria preparada de la bateria inferior. Poco después de las 17.00, el sol se ocultó y Spee ordenó que se abriese fuego a una distancia de 13.800 metros. Las naves británicas estaban distanciadas entre si unos 400 metros, mientras que la formación alemana estaba menos agrupada, ya que habia 900 metros de separación entre el **Gneisenau**, el segundo de la linea, y el **Leipzig**, y 1.200 metros entre éstos y el **Dresden**. A pesar de las condiciones adversas del mar, el tiro germano, tal como era de esperar, fue muy exacto: ya a la tercera salva el **Scharnhorst** hizo blanco en el **Good Hope** en la torreta de proa de 233 mm., cuya pieza quedó inutilizada durante todo el enfrentamiento; el **Gneisenau** disparaba contra el **Monmouth** y muy pronto éste fue alcanzado. En cambio, fue ineficaz el tiro de los cruceros ligeros alemanes, debido a la excesiva distancia para sus cañones de 105 mm. Las naves británicas respondieron al fuego, a excepción del **Otranto**, cuyo comandante, al darse cuenta de que estaba fuera de tiro y que constituia un magnifico blanco, tras haber zigzagueado durante cierto tiempo, se alejó hacia el oeste. Al principio, el fuego británico se demostró como bastante eficaz, en especial por parte del **Monmouth**, pero los alemanes eran capaces de mantener una cadencia netamente superior: el **Good Hope** lanzaba una salva cada 50 segundos, mientras que los alemanes, en el mismo tiempo, lograban enviar dos o tres.

El tiro de los cañones de 210 mm. del **Scharnhorst** y del **Gneisenau**, a los que se habian añadido tambié las piezas de 150, continuó martilleando a los dos cruceros de Cradock, que muy pronto se encontraron en condiciones muy precarias. A las 19.40, Spee ordenó que se redujese la velocidad a 12 nudos y que se acortase la distancia hasta los 9.800 metros; empezó para los alemanes un ejercicio de tiro. Diez minutos después la distancia fue reducida a los **7.000 metros** y el **Good Hope** fue tocado entre la segunda y tercera chimenea: un gigantesco fuego de artificio se elevó hacia el cielo hasta una altura de unos 30 metros. Reducida la distancia a 4.500 metros, los alemanes continuaron su obra de aniquilación cuando, de improviso, el **Good Hope**, muy hundido de proa, desapareció entre un aguacero. Spee, temiendo ser torpedeado, rápidamente viró y se alejó; probablemente fue en aquel momento cuando la nave del almirante





*Las unidades británicas* **Kent, Inflexible, Glasgow** *e* **Invencible** *zarpan de Port Stanley el 8 de diciembre de 1914. Al cabo de poco, se enfrentarían a la escuadra de von Spee en la batalla de las Falkland. El combate propiamente dicho se inició hacia las 13.30. La primera andanada de los británicos resultó corta en alcance, debido también a su escaso adiestramiento en el tiro a gran distancia. Los duelos iniciales fueron* **Invencible-Gneisenau** *e* **Inflexible-Scharnhorst.**

británico se hundió arrastrando consigo al almirante Cradock y a sus 920 hombres de tripulación. También el **Monmouth** se encontraba en sus últimos momentos: dos salvas consecutivas del 210 lo habían alcanzado, una en la torreta de proa, que hizo estallar las reservas de municiones, y la otra en la coraza, que no pudo resistir. El crucero británico se inclinó 15.º a babor, al tiempo que disminuía notablemente la velocidad. Sometido casi a quemarropa al tiro enemigo, a una distancia de 600 metros, intentó, fiel a la tradición británica de preferir el hundimiento a la rendición, embestir al adversario. Un torpedo fue el golpe de gracia: a las 20.58, también el **Monmouth,** y con él los 735 hombres de dotación, zozobraba y se hundía.

El **Glasgow**, que había sido acosado por el **Leipzig** y el **Dresden,** y de los que encajó algunos golpes, logró escapar gracias a que la oscuridad lo sustrajo a la vista de las naves enemigas. Dos días después, la incólume (el **Scharnhorst** y el **Gneisenau** habían recibido en total seis impactos y sólo tuvieron que lamentar seis heridos) y victoriosa división germana hizo su entrada en Valparaíso y fue objeto de entusiastas manifestaciones por parte de la colonia alemana. Pero el almirante von Spee, a cuyas naves sólo se les concedió 24 horas para

**GOOD HOPE** (1904) Marina británica. Crucero acorazado

A la clase pertenecían las otras unidades siguientes: *Drake, Leviathan* y *King Alfred*

| | |
|---|---|
| Astilleros | *Fairfield-Govan*<br>*Puesta en grada: 1899*<br>*Botadura: 21-2-1901*<br>*Completado: 1902* |
| Desplazamiento | *Normal: 14.100 toneladas* |
| Dimensiones | *Eslora e.p.: 152,5 m*<br>*Eslora t.: 162,6 m*<br>*Manga: 21,6 m*<br>*Calado: 7,6 m* |
| Aparato motor | *43 calderas tipo Belleville*<br>*2 máquinas alternativas verticales de triple expansión*<br>*Potencia: 30.000 HP sobre dos ejes*<br>*Velocidad: 23 nudos*<br>*Combustible: c.n. 1.250 t de carbón p.c. 2.500 t de carbón*<br>*Autonomía: 7.000 millas a 14 nudos* |
| Protección | *Vertical: flotación 152 mm reducto: 152 mm torre de mando: 305 mm*<br>*Horizontal: 76 mm*<br>*Artillería: barbetas g.c. 152 mm* |
| Armamento | *2-233/45; 16-152/45; 14/76; 3,47; 2 ametralladoras; 2 tls. 457* |
| Dotación | *900 hombres* |

aprovisionarse, no se hacía demasiadas ilusiones.

## La reacción británica

En las primeras horas del 4 de noviembre, un telegrama del cónsul británico en Valparaíso hizo saber en el Almirantazgo la noticia de la destrucción de la división de Cradock. El nuevo primer Lord del Mar, almirante Sir John A. Fisher, mantuvo un coloquio con Winston S. Churchill, por aquel entonces primer Lord del Almirantazgo, y se decidió enviar los cruceros de batalla **Invencible** e **Inflexible**, a las órdenes del vicealmirante Doverton Sturdee, para la búsqueda de las naves de Spee. Fisher temía que este último se decidiese a pasar al Atlántico y se apoderase eventualmente de las Falkland, con lo que sería imposible mantener los tráficos marítimos con Chile y la Argentina, hecho que provocaría desastrosas consecuencias para la economía británica.

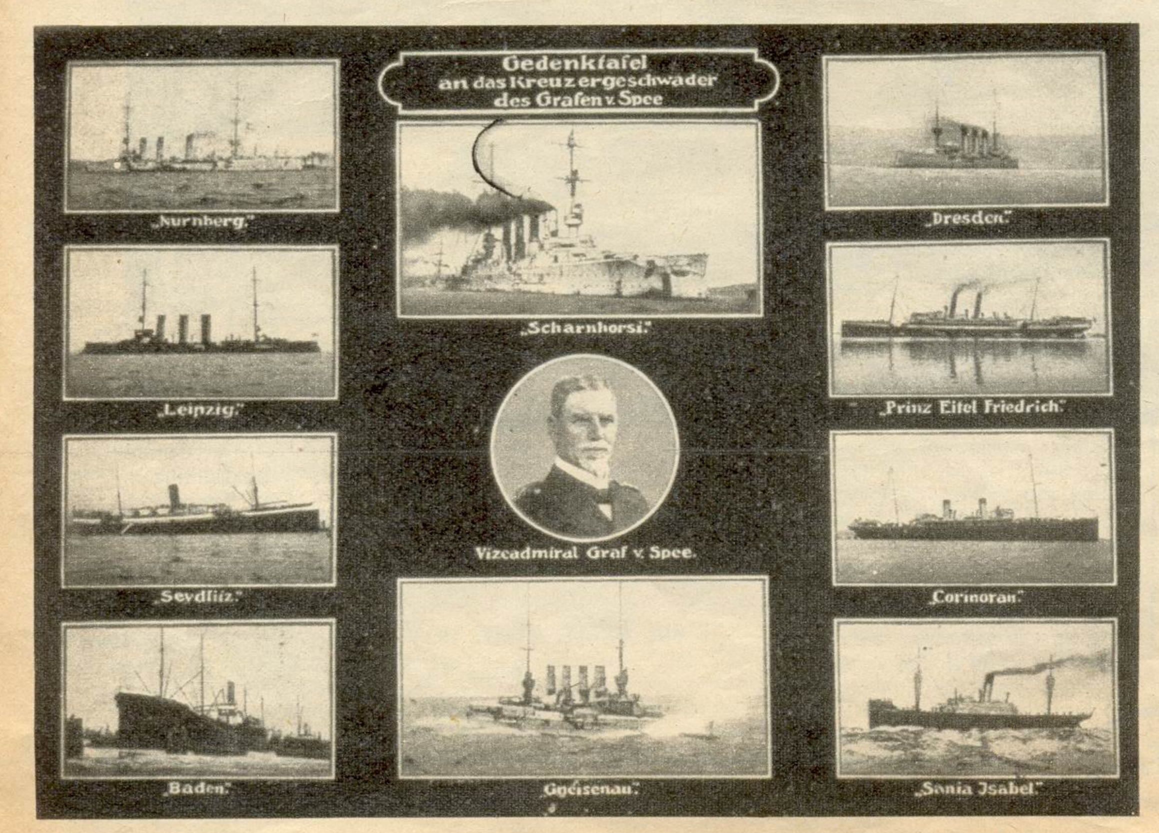
La proverbial energía de Fisher, que en más de una ocasión había conmocionado a la Royal Navy, se manifestó de nuevo en esta ocasión cuando ordenó a Sturdee que se dirigiese a la base de Devonport, se embarcase en el **Invencible**, alistase los barcos para la misión y se hiciese a la mar en el plazo de una semana como más tardar.

Las órdenes eran sencillas: la máxima libertad operativa para lograr y llevar a cabo el combate; el paralelo de Liberia como límite septentrional de la zona de persecución; dos altos para abastecerse de carbón, uno en la isla de Cabo Verde y otro en Abrohols Rock, en la costa brasileña, en donde Doveton Sturdee debería ser alcanzado por el almirante Stoddart con una división de cruceros acorazados. A las 16.45 del 11 de noviembre, las dos unidades zarpaban para la misión de búsqueda y destrucción de las naves de Spee.

Sin embargo, las órdenes del Almirantazgo no se limitaban a la escuadra de Sturdee, sino que también interesaban a las otras formaciones navales que operaban en las proximidades de la zona amenazada por Spee. Si bien la concentración final de los barcos de Sturdee y Stoddart en las Falkland constituía el punto clave de la operación, no por ello los movimientos dispuestos por Londres dejaban de considerar otras hipótesis. Dado el caso de que Spee se hubiese dirigido hacia el norte para atacar las costas canadienses o para entrar en el Atlántico a través del canal de Panamá, dos curceros (el japonés **Idzumo** y el británico **Newcastle** deberían concentrarse a lo largo de California en donde se les reuniría el acorazado nipón **Hizen** y el crucero de batalla australiano **Australia**, para dirigirse a continuación todos juntos hacia la división germana. En cambio, en la hipótesis de un avance germano hacia Oceanía, la 1.ª Escuadra japonesa del Mar del Sur debería rastrear el espacio de mar comprendido entre las islas Fiji y las Marquesas. Respecto al Atlántico, el gran crucero de batalla **Princess Royal** fue destacado de la flota metropolitana, la Grand Fleet, para reforar el dispositivo británico en América del Norte y en las Antillas. Entre tanto, los cruceros acorazados de Stoddart (**Carnarvon, Cornwall Defence**) habían recibido la orden de concentrarse en Montevideo; movimiento éste que había interesado también al **Kent** que se encontraba abasteciéndose de carbón en Sierra Leona.

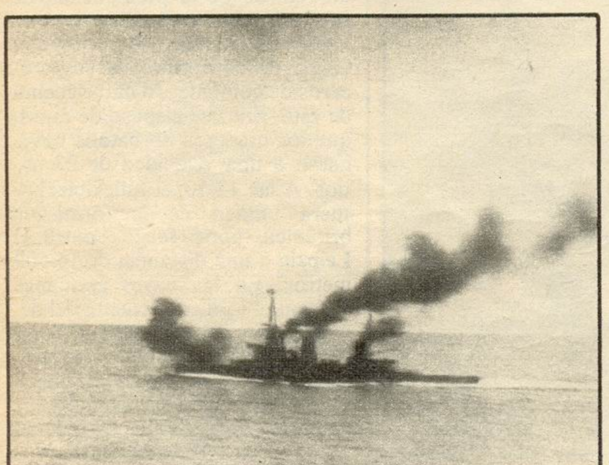
**CARACTERISTICAS DE LAS UNIDADES PARTICIPANTES EN LAS BATALLAS DE CORONEL Y LAS FALKLAND**

| | *Botadura* | *Desplazamiento (t)* | *Protección lateral máx. (mm)* | *Velocidad (nudos)* | *Armamento principal (mm)* | *Peso andanada (Kg)* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Británicos** | | | | | | |
| c.g. **Inflexible** | 1907 | 17.250 | 152 | 25 | 8-305/45 | 3.080 |
| c.g. **Invencible** | 1907 | 17.250 | 152 | 25 | 9-305/45 | 3.080 |
| c.a. **Good Hope** | 1901 | 14.100 | 152 | 24 | 2-234/45; 16-152/45 | 707 |
| c.a. **Carnarvon** | 1903 | 10.850 | 152 | 22 | 4-190/45; 6-152/45 | 544 |
| c.a. **Corwall** | 1902 | 9.800 | 102 | 23 | 14-152/45 | 408 |
| c.a. **Kent** | 1901 | 9.800 | 102 | 23 | 14-152/45 | 408 |
| c.a. **Monmouth** | 1901 | 9.800 | 102 | 23 | 14-152/45 | 408 |
| c.l. **Glasgow** | 1909 | 4.800 | — | 25 | 2-152/50; 10-102/50 | 147 |
| **Germanos** | | | | | | |
| c.a. **Scharnhorst** | 1906 | 11.600 | 150 | 22,5 | 8-210/40; 6-150/40 | 960 |
| c.a. **Gneisenan** | 1906 | 11.600 | 150 | 22,5 | 8-210/40; 6-150/40 | 960 |
| c.l. **Leipzig** | 1905 | 3.278 | — | 22 | 10-105/40 | 85 |
| c.l. **Dresden** | 1907 | 3.600 | — | 24,5 | 10-105/40 | 85 |
| c.l. **Nürnberg** | 1906 | 3.470 | — | 23,5 | 10-105/40 | 85 |

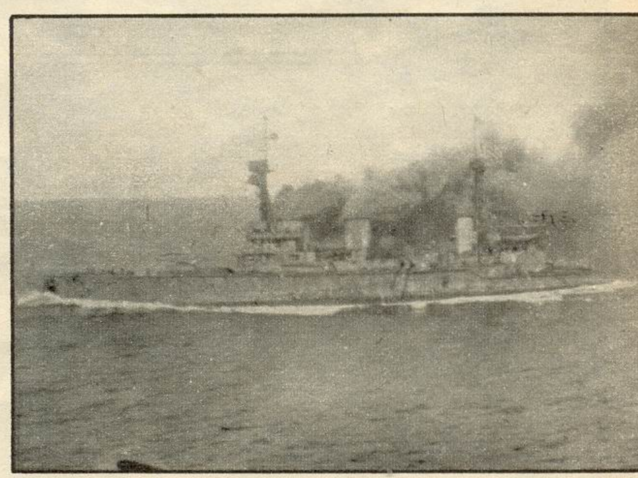



*La escuadra del vicealmirante conde Maximilian Johannes von Spee, comandante de la División germana del Pacífico hundida durante la batalla de las Falkland en diciembre de 1914, en un panel conmemorativo que la Marina alemana dedicó al almirante en la sede del mando de Wilhelmshaven.*





*Batalla de las Falkland: los cruceros británicos* Inflexible *e* Invencible *(foto superior) aumentan la velocidad a 25 nudos. A las 12.50, el* Inflexible, *(foto de la izquierda), abriría fuego contra el* Leipzig *a una distancia de 14.500 metros. A la derecha: el* Invencible *se aproxima a toda velocidad durante la acción contra las naves de von Spee.*



El acorazado **Canopus** y el crucero Glasgow, precedidos por el crucero auxiliar **Otranto**, llegaron a las Falkland el día 8 de noviembre; mientras el acorazado se detenía en Port Stanley, el Glasgow prosiguió para unirse a la división de Stoddart. Este, mientras se hallaba en la desembocadura del Río de la Plata, recibió orden de esparar al **Glasgow** y dirigirse más tarde a Abrohols Rock para proteger los buques carboneros. El 17 de noviembre, el **Invencible** y el **Inflexible** llegaron a la isla de Cabo Verde, mientras que en ese mismo día Stoddart arribaba a Abrohols Rock y allí se reunía con el **Kent** y con el crucero auxiliar **Edinburgh Castle**. Nueve días más tarde llegó Sturdee con los cruceros de batalla. El abastecimiento de carbón fue efectuado con bastante rapidez, pero se perdió no poco tiempo en trasbordar del **Defence** al **Invencible** los aparatos radiotelegráficos de gran alcance, que deberían permitir al Almirantazgo, a través del crucero **Vindictive** utilizado como puente radio, mantenerse en contacto con Sturdee. El 28 de noviembre, la escuadra de Sturdee (cruceros de batalla **Invencible** e **Inflexible**; cruceros acorazados **Carnarvon**, **Cornwall** y **Kent**: cruceros ligeros **Glasgow** y **Bristol**, y crucero auxiliar **Orama**) se dirigió rumbo a las Falkland, a donde llegó el 7 de diciembre precedida por los barcos carboneros. El primer imperativo fue el de aprovisionarse de carbón para, así, estar preparados para ponerse en movimiento a la primera señal de haber descubierto a Spee. Les fue dada prioridad en el abastecimiento al **Carnarvon**, al **Bristol** y al **Glasgow**, con el resultado de que en la mañana del día 8 los cruceros de combate apenas habían iniciado las operaciones de embarque de carbón. A las 7.50, los semáforos anunciaban que habían sido avistadas dos naves de guerra sospechosas en dirección sur.

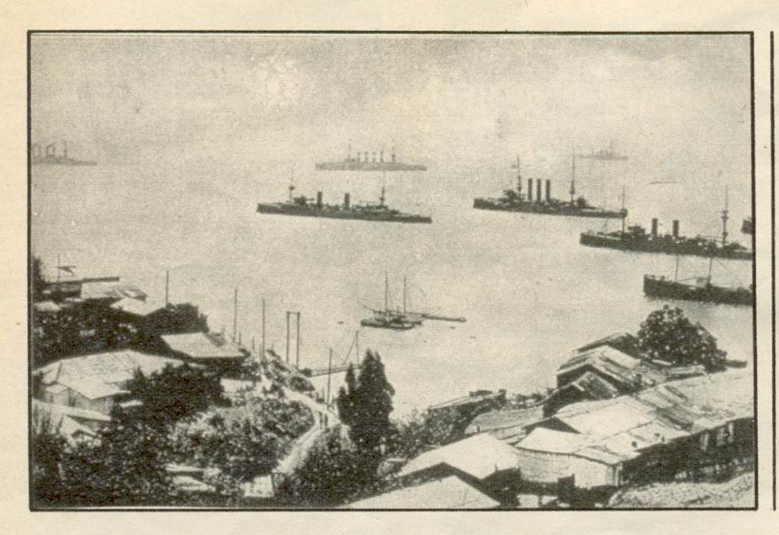
Era von Spee. ¡Había llegado el momento del ajuste de cuentas!

## Von Spee hacia las Falkland

Después de la corta detención en Valparaíso, los cruceros **Scharnhorst**, **Gneisenau** y **Nürnberg** se habían dirigido hacia Mas a Fuera para reunirse con los otros cruceros y completar las operaciones de aprovisionamiento. El 6 de noviembre tuvo lugar la reunión con el **Leipzig** y tres barcos carboneros y, en los dos días sucesivos, arribaron el **Dresden**, el **Prinz Eitel Friedrich** y algunos vapores. El 15 de noviembre, Von Spee zarpó de Mas a Fuera con los cruceros acorazados y el **Nürnberg**, seguido después del **Dresden** y el **Leipzig**, y alcanzó la bahía de San Quintín, en donde había acordado reunirse con los carboneros para un ulterior abastecimiento. Tras esta operación se hizo a la mar en dirección hacia el cabo de Hornos que, según los planes, fue doblado en la noche del 1 al 2 de diciembre bajo condiciones adversas del mar. En la mañana del día 2, los cruceros ligeros germanos capturaron el velero británico **Drummuir** cargado de carbón. Este hecho indujo a Spee a detenerse durante otros tres días en la isla Picton, con el fin de completar las reservas de carbón. Antes de zarpar, tuvo lugar a bordo del **Scharnhorst** un nuevo consejo de guerra: se decidió que el próximo objetivo serían las islas Falkland, para destruir las instalaciones y apresar al gobernador. No faltaron las objeciones al plan de Spee, pero el almirante cortó por lo sano al afirmar que, a lo máximo, el único riesgo que podrían encontrar sería el lento **Canopus** y algún que otro crucero. La posibilidad de utilizar sobre todo las naves como «perturbadoras del tráfico» estaba demasiado lejos de la mentalidad prusiana de Spee, quien veía en la batalla directa el **súmmum de la guerra marítima**. Así, pues, ni siquiera la justa objeción de casi todos sus oficiales —que veían en el intento de volver a la patria efectuando la guerra de corso contra el tráfico enemigo lo mejor que se debería hacer, ya que la batalla de Coronel les había costado casi la mitad de sus municiones de 210 mm.—, hizo cambiar de opinión a Spee: al mediodía del 6 de diciembre las naves entraban en el Atlántico.

## La batalla de las Falkland

Los británicos, en vista de una posible llegada de las naves enemigas, habían fondeado el **Canopus** en la parte más interna de Port Stanley, poniéndolo a la



vez en comunicación con observadores en tierra que incluso le habrían permitido disparar a ciegas. Además, se había dispuesto un campo de minas improvisado y algunas baterías antidesembarco, estas últimas utilizando las piezas de menor calibre del mismo **Canopus**.

Así, cuando en la madrugada del 8 de diciembre el **Gneisenau** y el **Nürnberg** hicieron su aparición, los británicos, al menos en el mapa, estaban preparados para recibirlos. Hemos dicho en el mapa, porque en realidad los buques de Sturdee no estaban preparados en absoluto para salir, ya que habían sido sorprendidos en plena faena de aprovisionamiento

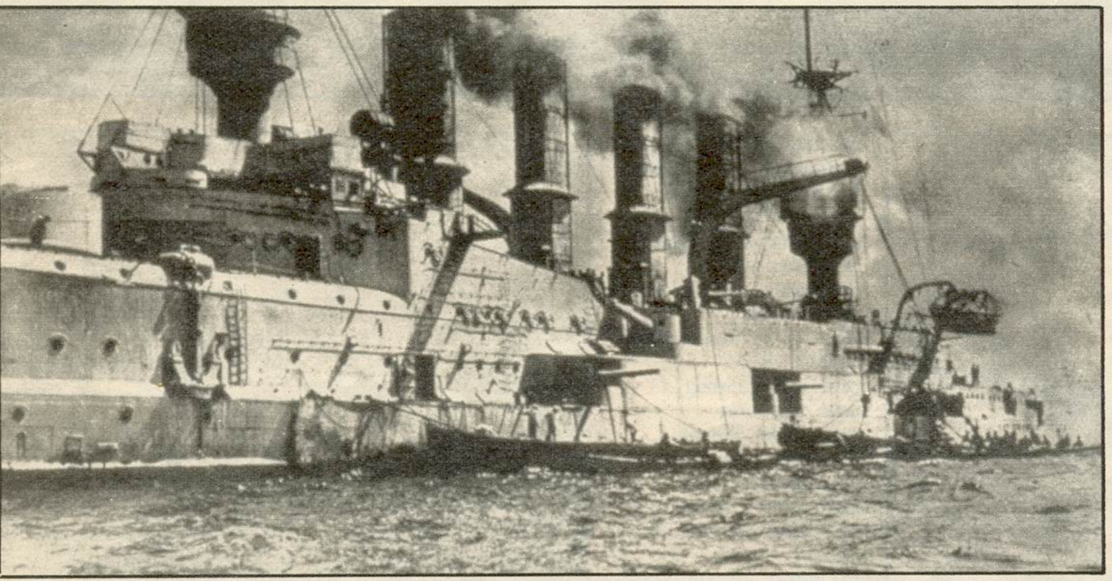
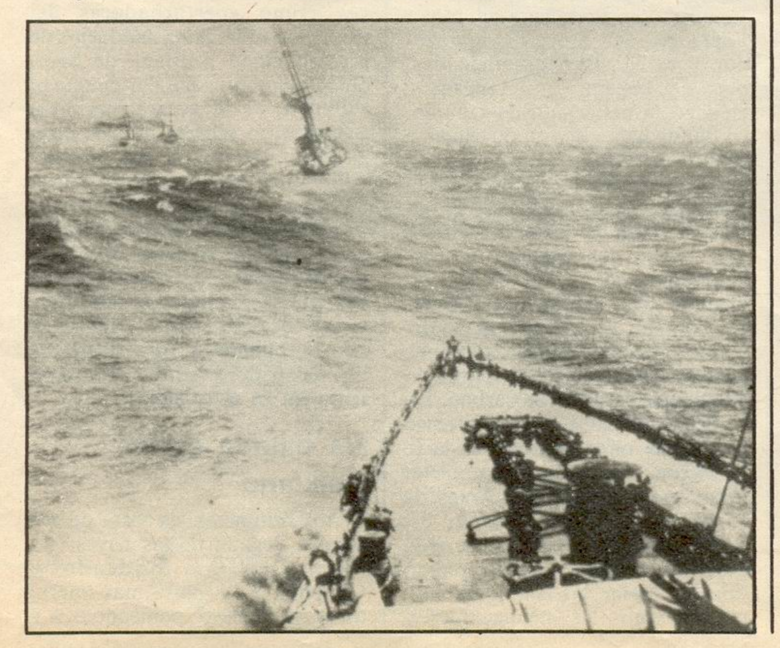


*Foto superior: EL puerto de Valparaíso el 4 de noviembre de 1914; la escuadra chilena está fondeada, mientras los cruceros alemanes* Scharnhorst, Gneisenau *y* Nürnberg, *de la División germana del Pacífico, abandonan la rada. Esta División, al mando del vicealmirante von Spee, tenía un grado de adiestramiento muy alto; arriba: el* Scharnhorst *se abastece de carbón antes de dejar la rada de Valparaíso; abajo: la escuadra de von Spee en aguas del Cabo de Hornos el 5 de diciembre de 1914.*



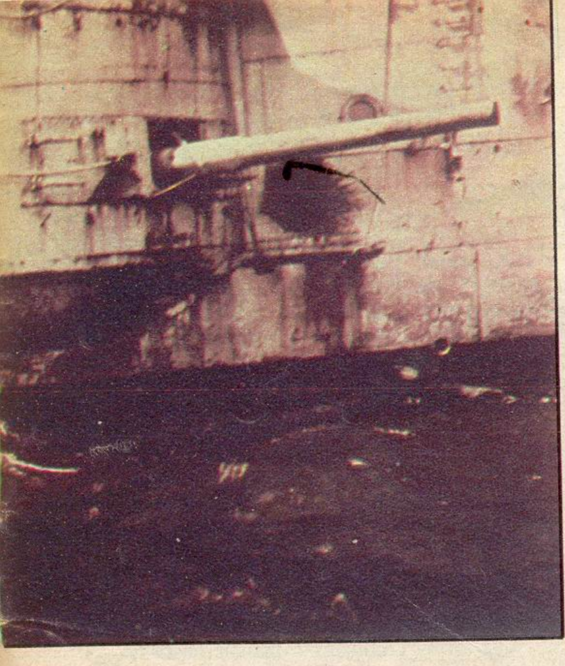
de carbón. En efecto, a las 7.50, momento de ser avistadas las naves, la situación era la siguiente: el **Carnarvon** y el **Glasgow** ya habían cargado el carbón, el **Bristol** aún tenía las calderas apagadas, el **Cornwall** y el mismo **Glasgow** estaban reparando máquinas, y el **Kent** y los dos cruceros de batalla apenas habían empezado el abastecimiento de combustible.

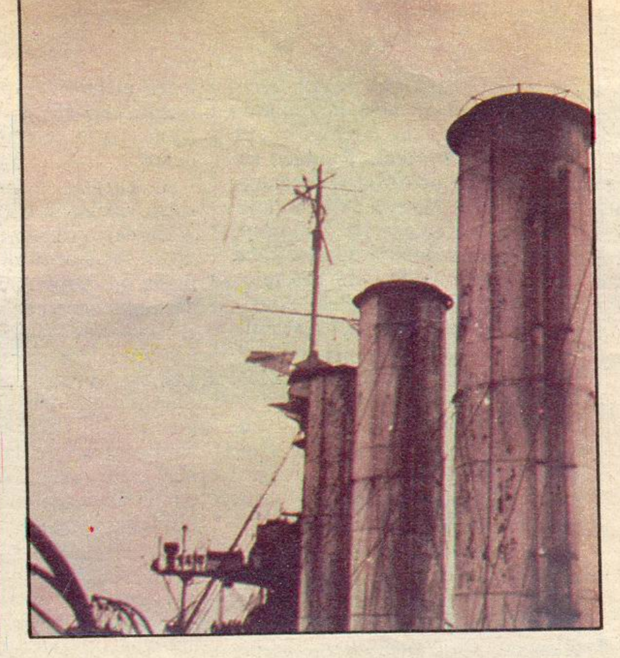
Así, pues, la situación parecía ser del todo favorable a Spee, pero las medidas dispuestas de antemano por los británicos funcionaron muy bien. El **Canopus**, sirviéndose de los observadores situados en tierra, abrió inmediatamente fuego con las piezas de mayor calibre, con el resultado de obligar a las naves germanas a virar en redondo. Mientras hacían esto, los dos cruceros alemanes se dirigieron hacia el **Kent**, que acababa de salir de Port Stanley con intenciones ofensivas, hasta el punto de que Sturdee le ordenó que se retirase en espera de las otras naves. En ese momento los alemanes divisaron toda la escuadra británica y, sobre todo, distinguieron los mástiles en trípode, característica inconfundible de los cruceros de combate. Entonces Spee tomó la inteligente decisión de retirarse, y ordenó al **Gneisenau** y al **Nürnberg** que se reuniesen con la escuadra; al cabo de algo más de una hora la formación estaba reagrupada de nuevo y las Falkland se vislumbraban a duras penas.

Mientras tanto el **Glasgow**, el primer buque en estar preparado, partía con la delicada misión de exploración y reconocimiento. El **Kent**, que también estaba ya listo, debido a su menor velocidad, sólo podía atender a que saliese toda la escuadra. A las 10.00, todos los buques de Sturdee, con exclusión del Bristol, estaban navegando. Teniendo en cuenta la ventaja que habían sacado los barcos de Spee, los cruceros de batalla británicos pusieron sus máquinas a la máxima velocidad, pero a las 10.48, con el fin de disminuir el humo, Sturdee ordenó que se redujese a 19 nudos. Esto provocó un retardo de la persecución, de suerte que las naves británicas no lograron alcanzar al enemigo a causa de la lentitud de sus cruceros de combate. Al darse cuenta de esto, Sturdee dispuso de nuevo que los cruceros de batalla navegasen a una velocidad de 25 nudos. A las 12.50, el **Inflexible**, primera unidad de la formación británica, abrió fuego contra el **Leipzig** a una distancia de 14.500 metros. En las naves germanas enseguida se dieron cuenta del derrotero que podía tomar la batalla, apenas se descubrió la presencia de los cruceros de combate. Bajo el aspecto de velocidad y armamento, no existía posibilidad alguna. Spee ordenó entonces a sus cruceros ligeros que intentasen la fuga, ateniéndose a hacer frente a las naves de Sturdee sólo con el **Scharnhorst** y el **Gneisenau**.

La batalla propiamente dicha se inició hacia las 13.30. Los primeros disparos británicos cayeron a una distancia corta. El duelo inicial se entabló entre el **Invencible** y el **Gneisenau** y entre el **Inflexible** y el **Scharnhorst**. Un cuarto de hora después del contacto balístico, el **Invencible** fue alcanzado, lo que obligó a Sturdee a separarse por el momento. Entonces, Spee intentó otra vez alejarse, con la esperanza de encontrar una zona de chubascos que ocultase sus barcos.

La batalla se reanudó con violencia hacia las 14.50, al principio a una distancia de 13.800 metros, que se redujo poco después a 10.800. En esta ocasión las naves alemanas fueron castigadas con dureza: el **Gneisenau**, que había recibido numerosos impactos, estaba escorado a babor; el **Scharnhorst** se hallaba en condiciones aún peores y, a las 15.15, inclinado y con incendios a bordo, perdía la tercera chimenea. La batalla fue interrumpida de nuevo a causa de la necesidad que Sturdee tenía de liberarse del propio





*El último duelo entre el* Nürnberg, *crucero ligero germano, y el* Kent, *crucero británico, concluyó con resultado positivo para los británicos. En el casco y en las chimeneas del* Kent *(en las dos fotos de la izquierda) son visibles las señales de la batalla. (Londres, Imperial War Museum)*

humo; los buques alemanes tuvieron un momento de tregua, instante que aprovecharon para alejarse hacia el sur en dirección a unas negras nubes cargadas de lluvia que por fin, aunque demasiado tarde, habían hecho su aparición. El acto final se inició hacia las 15.40, cuando la superestructura del **Scharnhorst** se reducía a un montón de chatarra retorcida, hasta el punto de que en el **Gneisenau** se creía que el almirante y todo el estado mayor habrían desaparecido envueltos en aquella ruina de explosiones, fuego y acero.

Sin embargo, la tragedia del **Scharnhorst** estaba en el epílogo: aunque sacudido por una verdadera lluvia de hierro y fuego, el crucero, ante la admiración y el estupor del adversario, continuaba los disparos de forma regular. Del buque almirante fue enviado un mensaje para el **Gneisenau**: «Si vuestras máquinas están intactas, procurad huir.»

La proa del **Scharnhorst** ya estaba sumergida; eran muy pocos los cañones que aún eran capaces de disparar, y la nave estaba completamente escorada a babor. A pesar de esto, von Spee quiso intentar un último ataque con los torpedos, pero todo fue en vano. La nave almirante continuó disparando hasta las 16.00; después se inclinó sobre una de las bordas con todas las banderas al viento y, tras mantenerse durante algunos instantes en esa posición con las hélices aún en funcionamiento, desapareció entre las olas hundiéndose de popa. No hubo superviviente alguno de entre los casi 800 hombres de la tripulación. Las naves británicas no pudieron intentar posibles operaciones de salvamento debido a la presencia del **Gneisenau.**

El fin del **Gneisenau** no tardaría mucho en ocurrir. Sólo contra tres adversarios —a los dos cruceros de combate se había unido el **Carnarvon**—, los mantuvo a raya

a pesar de que éstos tenían una superioridad aplastante. Hacia las 17.00 el timón del buque fue puesto fuera de combate, de suerte que empezó a girar en redondo como un caballo enloquecido bajo una lluvia de proyectiles. Al cabo de una media hora, reducido casi a un mero casco, el **Gneisenau,** capaz de alcanzar sólo los 8 nudos, presentaba todos los cañones, excepto uno, reducidos al silencio, y no más de 350 hombres aptos para combatir.

Los británicos cesaron el fuego y se acercaron con precaución: el crucero aún había logrado lanzar un torpedo. A las 17.40, los supervivientes fueron reunidos a popa y se dio la orden de abandonar el barco. Unos veinte minutos más tarde la nave se iba a pique. Fue terrible para los hombres del **Gneisenau** el contacto con las aguas del océano, que tenía una temperatura media de 6 o 7 ºC; muchos de ellos no resistieron, debido también a que los buques británicos no pudieron efectuar con prontitud las operaciones de rescate porque muchas de sus embarcaciones de salvamento habían sido dañadas durante el enfrentamiento.

Los supervivientes fueron casi 190.

Mientras tanto, los cruceros ligeros germanos (**Nürnberg, Leipzig** y **Dresden**), que habían recibido orden de alejarse, fueron perseguidos por el **Glasgow,** el **Cornwall** y el **Kent.** También en este caso, la inferioridad germana era patente, ya que a los treinta cañones británicos de 152 mm, los alemanes podían oponer igual número, pero de calibre 105 mm, netamente inferior. Por consiguiente, a los alemanes les era indispensable mantener la ventaja inicial de la distancia de cerca de 12 millas para tener alguna posibilidad de salvación.

El grupo británico procuró enseguida acortar distancias para poder entrar en contacto balístico lo antes posible, considerando además que en el hemisferio austral el tiempo es mutable y una cortina de lluvia puede hacer que se pierda todo rastro. A las 14.45, el **Glasgow** abrió fuego y fue precisamente en aquel momento cuando el **Leipzig,** unidad que cerraba la fila de la formación germana, cometió el error de maniobrar para responder al fuego. Fue una maniobra inútil visto que el **Glasgow** permanecía fuera de tiro, y permitió que el **Kent** y el **Cornwall** se acercasen ulteriormente. Una vez que se hubo establecido el contacto balístico, la suerte de los barcos alemanes estaba echada; sólo el **Dresden,** capaz de alcanzar los 25 nudos, logró alejarse aprovechando que, hacia las 17.00, un repentino aguacero le procuró una óptima defensa.

El **Leipzig,** alcanzado por primera vez hacia las 15.15, empezó a perder velocidad y, hacia las 16.30, el **Cornwall** y el **Glasgow** pudieron continuar su obra de desmantelamiento. Debido a que el horizonte iba oscureciéndose, los británicos se aproximaron al **Leipzig** mientras aumentaban la presión de sus disparos, al mismo tiempo que el buque alemán casi había agotado las municiones. Hacia las 19.00, el crucero germano lanzó una andanada de tres torpedos contra el enemigo, pero ninguno dio en el blanco; en aquel momento el comandante de la nave hizo que fueran abiertas las válvulas de la nave para agilizar el hundimiento del barco y llamó al puente a los casi 150 supervivientes de la tripulación.

Los británicos, sorprendidos y admirados de la resistencia del adversario, suspendieron el fuego mientras el **Leipzig** se volcaba lentamente hacia babor; sin embargo, la bandera aún no había sido arriada y por ello, aunque a pesar suyo, las naves británicas reanudaron los disparos de aniquilamiento. Mientras se hundía la nave, los hombres del **Leipzig** se lanzaron al mar, sufriendo también ellos el tremendo contacto con el agua gélida: sólo se salvó una veintena de hombres.

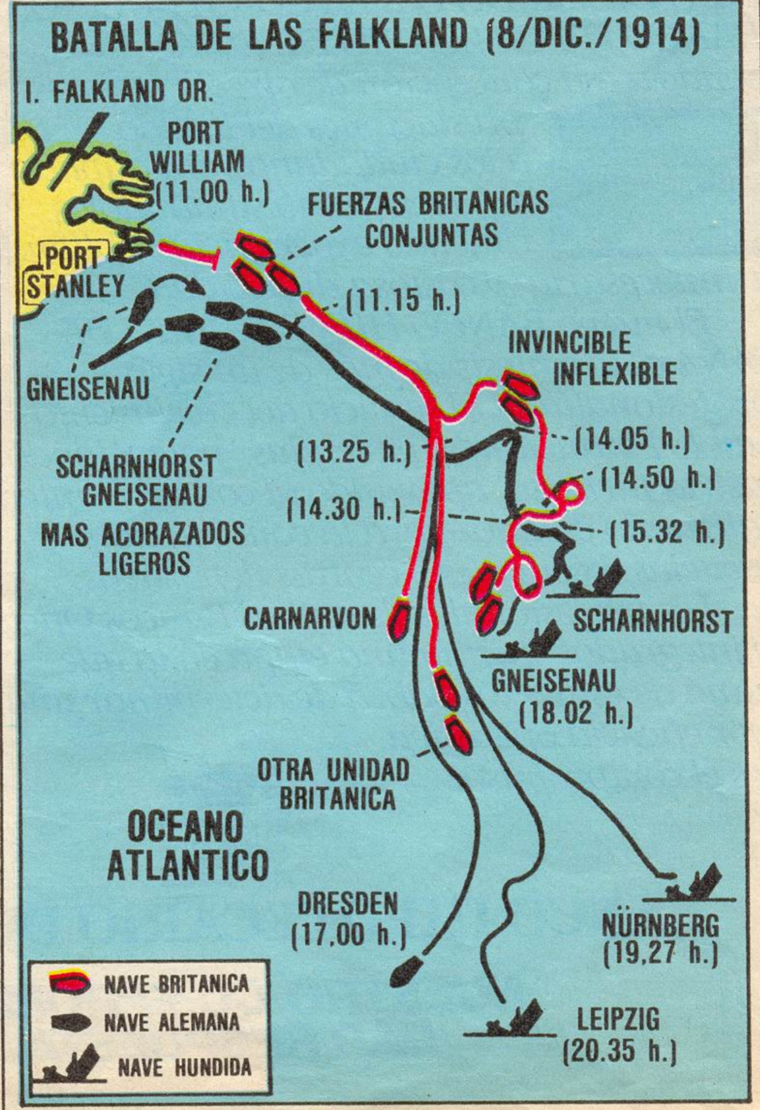
El último duelo fue el que se entabló entre el **Nürnberg** y el **Kent,** cuyo resultado positivo fue mérito del personal de máquinas de la unidad británica, que logró imprimir al barco la velocidad mantenida en las pruebas, de más de 24 nudos. Hacia las 17.00, el **Nürnberg** abrió fuego, seguido, al cabo de unos diez minutos, del **Kent.** El cambio decisivo en la suerte del combate se registró cuando las calderas del **Nürnberg** empezaron a funcionar de manera irregular. En aquel momento el **Kent,** desde una distancia de 5.400 metros, empezó a castigar al adversario con todo el peso de su andanada. El crucero alemán, sometido a un durísimo ataque, consiguió resistir hasta las 19.27, momento en que se hundió arrastrando consigo a casi toda la tripulación. La casi totalidad de la división germana del Extremo Oriente, al mando del almirante von Spee, había sido destruida. Fueron gravísimas las pérdidas sufridas por los alemanes —2.040 caídos—, mientras que apenas revistieron importancia las británicas, con sólo seis hombres.

Esta fue la conclusión de los primeros choques de importancia entre las Marinas de Gran Bre-

*De una pintura de la época, el crucero acorazado Scharnhorst, de la División germana del Pacífico y buque almirante de von Spee, durante una fase de la batalla de Coronel en 1914. (Foto: G. Costa)*

taña y Alemania. La primera tuvo que darse cuenta de que esta **nueva adversaria, aunque** no fuese rica en tradiciones y en seculares glorias navales, sabía combatir bien en el mar, situándose, como digna adversaria, en el mismo plano de valores técnicos y morales.

Las batallas de Coronel y de las Falkland impresionaron enormemente a los británicos. Hans Pochammer, que era el segundo comandante del **Gneisenau,** escapado de la muerte y salvado por los británicos, recuerda en sus memorias que, pocas horas después de la batalla y mientras se encontraba prisionero a bordo del **Inflexible**, recibió un mensaje del almirante Sturdee concebido en los siguientes términos: «El comandante en jefe se complace de su salvamento. Todos nosotros pensamos que el **Gneisenau** ha combatido hasta el último momento de un modo muy valeroso. Admiramos el tiro perfecto de sus dos naves y deploramos, con usted, la pérdida del almirante y de tantos oficiales y marineros. Por desgracia, nuestros dos países se encuentran en guerra, uno contra otro. Los oficiales de cada Marina, que tienen amigos personales en la otra, han de cumplir con su deber nacional: su almirante, su comandante y sus oficiales han cumplido con dignidad su misión hasta la muerte». El almirante von Spee, desaparecido mientras combatía en el mar junto a sus dos hijos, ha permanecido como una de las figuras sobresalientes en la historia de las guerras navales. Ya en el transcurso de la guerra del 1914-18, le fue dado su nombre a un crucero de combate de nueva construcción que, sin embargo, no llegó a tiempo para entrar en servicio en los últimos meses del conflicto. Pero en el acto de su botadura, el príncipe Enrique de Prusia lo recordó con estas palabras: «El conde von Spee ha guiado su escuadra a la victoria, manteniendo la lucha por la libertad de los mares. Cayó en la brecha y se inmoló con sus naves y sus marineros, combatiendo por el porvenir de Alemania».




*Mapa explicativo de la batalla de las Falkland, el 8 de diciembre de 1914: las unidades británicas en confrontación con las naves alemanas.*

Servicio cartográfico de LA VANGUARDIA

El nombre y el recuerdo del almirante de Coronel y las Falkland fue llevado por el mar con mucha más fama por el legendario acorazado «de bolsillo» **Admiral Graf Spee** que, casi renovando las acciones del hombre cuyo nombre ostentaba, fue protagonista de un largo crucero de la guerra atlántica y de la batalla del Río de la Plata a comienzos de la Segunda Guerra Mundial. La nueva Marina federal alemana dio el nombre de **Graf Spee** a una de sus primeras unidades, una fragata, de igual modo que a lo largo del tiempo, en paz y en guerra, han vuelto al mar los nombres prestigiosos de **Scharnhorst** y de **Gneisenau**.